



GIÙ LA MASCHERA

# Il cerino a chi lo dò?

**Q**uesta crisi del settore auto si sta trasformando, molto più velocemente del previsto, in una sorta di catena di Sant'Antonio della "sfortuna". Una gara a passare il cerino acceso, tra l'altro sempre più corto, a chi segue nella catena della filiera automotive.

Così, i costruttori americani di auto con l'acqua alla gola, cercano di scaricare quanti più costi possibili razionalizzando e tagliando. Ne fanno le spese tutti, dai fornitori generici fino agli specialisti dei sistemi informatici. Proprio il mondo dell'informatica è fra quelli che devono una parte consistente del proprio fatturato al mondo dell'auto. Si calcola che negli Stati Uniti circa il 10% delle vendite da parte delle società di IT al sistema produttivo, finisca ai produttori di auto. La cifra diventa ancora più consistente se l'orizzonte viene allargato a tutta la filiera automotive.

Non che in Europa le cose vadano diversamente. Il calo (a due cifre) delle vendite di auto nuove ha messo in seria difficoltà l'industria di settore che a questo punto sta cercando in tutti i modi di scaricare (ove possibile) parte del peso della crisi sugli altri anelli della catena, passando di mano il succitato cerino.

Non è un mistero che in tempi di crisi le industrie dell'auto cerchino di tamponare le falle che si aprono nei bilanci anche ricorrendo a politiche estremamente aggressive sul mercato dei ricambi. Ad esempio, con la riduzione dei prezzi dei ricambi originali che in alcuni casi si possono

acquistare a cifre inferiori a quelli equivalenti. A proposito, c'è da chiedersi se in alcuni casi non si venda uno sconto. Politica possibile grazie alla grande pressione che l'industria dell'auto è stata capace di mettere sui fornitori negli ultimi decenni. Come spesso accade in questi casi, i produttori di componenti a più basso livello tecnologico hanno sofferto più degli altri questa situazione fino (in alcuni casi) a morire. Proprio per questo motivo il cerino (che nel frattempo si è ulteriormente accorciato) potrebbe tornare in mano ai costruttori di auto, che in determinate tipologie di componenti, soprattutto a elevato contenuto tecnologico (ma non solo), dipendono dalla capacità dei propri fornitori; questi quindi potrebbero decidere di non farsi più tirare il collo sui prezzi e al tempo stesso di rifarsi del passato. La partita, come si vede è appena iniziata e falli di gioco, anche intenzionali, non mancheranno. Ciascuno cerca di passare il cerino al vicino, così fino alla fine della catena che compone la filiera del mondo dell'auto. Ma non si creda che a bruciarsi le dita sia necessariamente chi sta in fondo alla sequenza, perché come abbiamo visto in qualche caso, la fiammella inverte il senso di marcia. Cosa fare allora per evitare di finire con le dita scottate?

In primo luogo essere consci della crisi del mondo dell'auto e del fatto che proprio in queste circostanze, il gioco può diventare più duro e sporco del previsto e che non sarà una crisi

facile da risolvere. Soprattutto per i costruttori di auto che si ritrovano complessivamente con una capacità produttiva eccessiva rispetto alla domanda di un mercato che è stato per lo più drogato da sconti, offerte, rottamazioni ecc. Per questo motivo, la lotta sul mercato del ricambio si farà ancora più dura. L'industria dell'auto, non

Cosa fare per evitare di scottarsi? In primo luogo essere consci che il gioco può diventare "duro"

potendo vivere solo di auto nuove dovrà cercare di conquistare quella clientela che, soprattutto in una fase di crisi, tende a fare maggiore ricorso al mercato dei ricambi per mantenere in efficienza la propria auto con qualche anno di servizio e un po' di chilometri sulle spalle.

Ed è proprio questo l'aspetto su cui si giocherà una parte dell'assetto futuro del mondo del ricambio che non potrà far finta che non stia succedendo nulla. Facendo in modo - magari - che a scottarsi le dita siano le Case automobilistiche.

(Dario Lampa)